

Coordination des syndicats CGT Groupe RENAULT

18 décembre 2019

11^{ème} réunion Groupe de Réflexion Paritaire

Propositions CGT :

Une stratégie industrielle et sociale pour satisfaire les besoins de mobilité du plus grand nombre et répondant aux enjeux sociaux, sociétaux et environnementaux



- Pour une autre finalité de l'entreprise
- Qualité, conditions de travail et maîtrise des métiers : Trois conditions intrinsèques pour répondre aux besoins des clients
- Préserver sa capacité d'innovation, sa maîtrise des technologies... Et son indépendance !
- Rééquilibrer les volumes de fabrications des usines Renault à travers le monde
- Extension de la gamme Renault (VU/VP) multi-énergies et modes d'hybridation
- Un petit véhicule électrique populaire, accessible à tous et produit en France
- Pour une filière batterie française
- Déconstruction et recyclage

Pour une autre finalité de l'entreprise

Pour une autre finalité de l'entreprise

- Le bilan CGT du 16 juillet 2019 des accords de compétitivité montre sans ambiguïté les conséquences de la stratégie financière imposée à l'entreprise. Depuis 2004 :
 - Les volumes de fabrications français ont baissé de 43%
 - Les ventes de Renault (hors Dacia badgées Renault) ont baissé en Europe et à l'international
 - Les délocalisations se sont poursuivies et la France ne produit plus de véhicules du segment A et B (sauf Zoé)
 - Les effectifs du groupe Renault en France ont chuté de 35%, lorsque ceux de l'entreprise hors France ont augmenté de 44%
 - Les conditions sociales se sont dégradées (conditions de travail, salaire...) avec une explosion de la précarité et de la prestation.

Et finalement, les seuls gagnants sont les actionnaires et les premiers dirigeants de l'entreprise. Depuis 2012, les actionnaires ont siphonné près de 30% (4,9 milliards) du résultat net cumulé et les dirigeants se sont goinfrés largement.

Pour une autre finalité de l'entreprise

La CGT n'est pas la seule à considérer que : *«... le court-termisme et la financiarisation pèsent sur la vie de l'entreprise... »*

Y compris des dirigeants d'entreprises sont désormais bien obligés d'admettre que *«... le benchmark systématique de leurs performances financières avec celles d'entreprises soumises à ces exigences de maximisation, et le recours aux bonus en fonction de critères principalement financiers ont renforcé, **une certaine dictature du court-terme et des résultats financiers, une prise du pouvoir par les actionnaires...** » Rapport Senard/Notat*

Pourtant, pour son avenir et l'intérêt commun, l'entreprise *« ne peut donc être réductible au profit »* et *« elle perdure seulement si elle maintient une dynamique d'invention, d'innovation et de création collective. »*

Pour une autre finalité de l'entreprise

Nous pouvons affirmer, sans risque d'être démentis, que Renault est emblématique du type d'entreprises énoncées et que nous sommes bien loin de : « *L'entreprise, objet d'intérêt collectif* ».

- L'obsession des marges a paralysé la capacité d'innovation de Renault et les conditions de travail et la qualité ont été sacrifiées sur l'autel de la rentabilité et des actions gratuites des dirigeants.
- Au delà des dégâts sociaux subis par les salariés de Renault et de la filière automobile française, Renault a contrairement à son histoire d'avant les années 1980, participer à la désindustrialisation du pays et in fine, à l'appauvrissement de la France et au déficit de la balance commerciale extérieure.
- Pour les mêmes raisons, et tout comme les autres constructeurs automobiles, Renault a fait le choix de sous investir, de ne pas développer des motorisations plus propres, de ne pas anticiper le développement d'autres technologies comme l'hybridation, d'amplifier les délocalisations sans scrupule des conditions sociales et environnementales des pays d'accueil. Conditions sociales a minima, vers lesquelles les salariés français devraient s'aligner pour espérer pour un temps, conserver un emploi.

Pour une autre finalité de l'entreprise

L'évolution et les conséquences de l'économie de marché au cours des 3 dernières décennies ont montré que la finalité lucrative de l'entreprise dédiée aux actionnaires est sans limite et qu'elle n'est pas conciliable avec les enjeux sociaux, sociétaux et environnementaux.

Il ne suffit pas d'en appeler à reconsidérer « *la raison d'être* » de l'entreprise... **Encore faut-il, dans les actes, redéfinir ce à quoi les richesses créées, par les salariés, doivent être utilisées.**

C'est le sens des propositions de la CGT pour : ***Satisfaire aux besoins de mobilité de tous, tout en répondant aux enjeux sociaux, sociétaux et environnementaux.***

Un projet industriel et social porteur d'avenir pour l'entreprise et pour l'industrie française !

Pour une autre finalité de l'entreprise

- Il y a d'abord nécessité de remettre à plat « *le plan Drive the futur* » pour 2017-2022 et entre autre choses :
 - « *La politique de dividende* » visant à « *doubler progressivement, d'ici à la fin du plan, le taux de distribution du résultat net...* ». Ce qui reviendrait, à résultats financiers constants, à **verser plus de 2 milliards de dividendes aux actionnaires en 2022, soit 40% des bénéfices.**
- **L'entreprise ne doit plus avoir pour obsession de « créer de la valeur » dédiée aux actionnaires, mais de créer des voitures fiables, accessibles à tous et dont la valeur des ventes permettent l'investissement social, la R&D, la fabrication...**
 - Les choix d'investissements ne doivent plus être guidés par le seul niveau de marge, à 2 chiffres dans un temps court. Mais par des temps d'amortissements plus longs, élaborés au cas par cas, sur la base de considérations sociales, sociétales et environnementales.

Qualité, conditions de travail et maîtrise des métiers : Trois conditions intrinsèques pour répondre aux besoins des clients

Qualité, conditions de travail et maîtrise des métiers : Trois conditions intrinsèques pour répondre aux besoins des clients

- **Il ne suffit pas d'affirmer vouloir *satisfaire le client, encore faut-il le faire vraiment* :**
 - Si les coûts de garanties (+57 % depuis 2012, avec 54,2 millions en 2018) n'illustrent que partiellement la réalité de la qualité, à défaut de prendre en compte les coûts de non qualité en usine, chez les fournisseurs (rebus, arrêt de chaîne...)... Ils montrent une détérioration continue de la qualité des véhicules du groupe.
 - Au regard du milliard d'€ provisionné pour 2019, **les coûts de garanties pour cette année vont sans doute dépasser les 700 millions d'€ ! Avec les coûts de non-qualité dans les usines, se sont assurément largement plus d'un milliard qui est gaspillé... Autant de manque à gagner pour l'investissement !**
- **Ces problématiques renvoient aux tares fondamentales de l'entreprise qu'il est urgent de solutionner :**
 - Notre ingénierie doit disposer de temps suffisant pour concevoir, tester ses idées, ses développements produits bien en amont de la production.
 - En secteurs de fabrication, les opérateurs, les techniciens... doivent disposer du temps nécessaire pour exercer au mieux leur activité intégrant des temps de repos et de respirations qu'ils n'ont plus.
 - **Pour chacune de ses activités, il y a nécessité :**
 - **D'apporter les investissements (formations comprises) qui s'imposent au regard des demandes des salariés eux-mêmes**
 - **De renforcer les effectifs CDI (avec l'embauche des intérimaires et prestataires) assurant la permanence des équipes et l'appropriation des métiers**
 - **De considérer les critères de qualité (de l'ouvrier aux ingénieurs) comme une condition incontournable pour valider la mise en fabrication et la ventes de nos produits et d'entendre les remontées des professionnels du réseau commercial.**
 - **De mettre fin à la mise en concurrence des salariés pour recréer des collectifs de travail, où la coopération devient l'aiguillon des organisations du travail**
 - **De reconnaître les qualifications de l'ensemble des catégories professionnelles, salaires, promotions...**
- **Il ne peut pas y avoir de « qualité » sans capacité à pouvoir bien faire son travail dans de bonnes conditions...**
- Des voitures de qualité, durables, à prix de vente raisonnable, à faible coût d'usage (consommation et entretien) sont des conditions indispensables pour répondre aux besoins des clients et les satisfaire.

Mais c'est aussi éviter les gaspillages, préserver l'environnement, les ressources de la planète et prendre en compte les dimensions sociales (emplois, qualifications...)

**Préserver sa capacité d'innovation, sa maîtrise
des technologies... Et son indépendance !**

Préserver sa capacité d'innovation, sa maîtrise des technologies... Et son indépendance !

- Pour assurer sa capacité d'innovation, ne plus être contraint aux prix des équipementiers avec l'achat complet de systèmes et garantir un niveau de qualité optimal :
 - **Renault doit réintégrer des activités de conception, de fabrication voire les deux selon les activités, pour avoir une plus grande maîtrise dans la chaîne de valeur.**
- **Pour l'ingénierie**, Renault peut reprendre en main, une partie de la conception et de validation des sièges, des pièces plastiques, de l'aide au pilotage, frein de parking et préventions des chocs, des pompes à chaleurs, du freinage électrique... Et bien entendu des technologies du VE, des hybrides et de l'électronique de puissance.
- **Pour les usines de montage**, la fabrication des câblages est un enjeu majeur pour la maîtrise de cette technologie et notamment pour les véhicules électriques et hybrides. Tout comme la fabrication et la peinture des boucliers...
- **Pour les usines de mécanique**, la maîtrise et la fabrication des châssis et partie roulantes, des groupes moto propulseurs hybrides, avec moteur thermique et électrique couplés (EV, HEV et PHEV) est un impératif pour Renault.

**Rééquilibrer les volumes de
fabrications des usines Renault à
travers le monde**

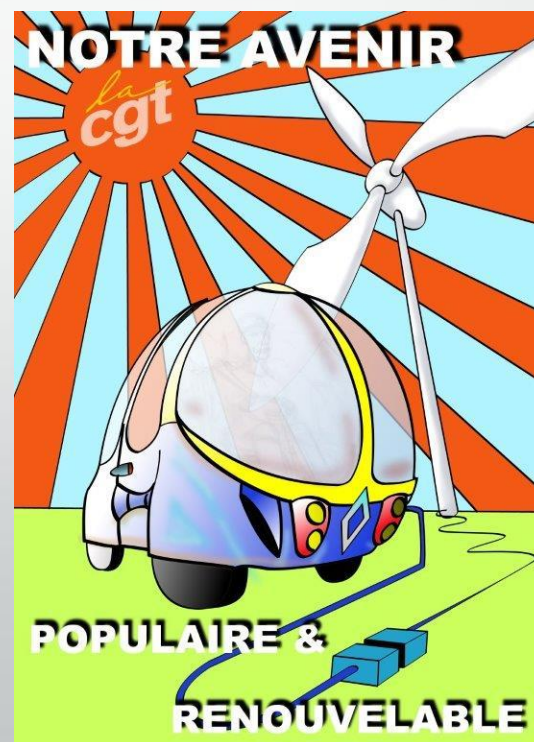
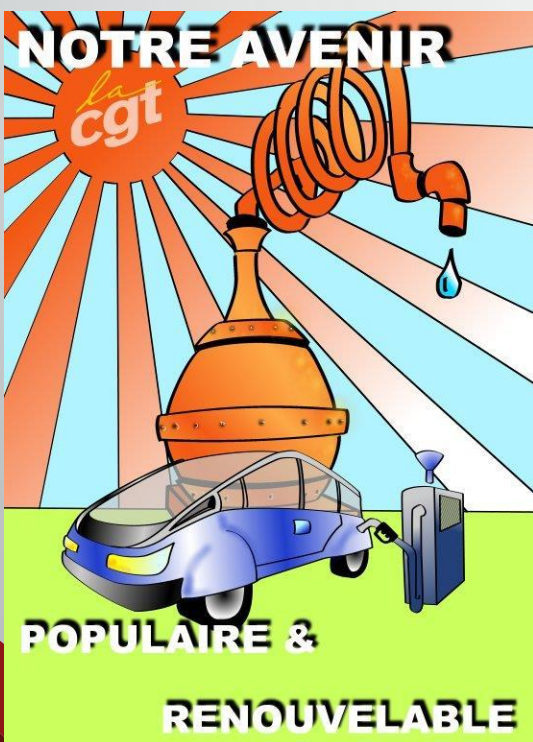
Rééquilibrer les volumes de fabrications des usines Renault à travers le monde

- Pendant que les usines françaises sont sous-utilisées, les usines Roumaine, Turque, Slovène, Espagnoles ou Marocaines... sont surutilisées, avec des conditions sociales inacceptables.
- **Il y a nécessité de rééquilibrer les volumes de production** entre toutes les usines de Renault d'Europe, Turque et Marocaines et **d'améliorer et d'aligner pour tous, des conditions sociales digne du 21^{ème} siècle** en termes de réduction du temps de travail, de conditions de travail, d'augmentation de salaire...
 - **En localisant en France 150 000** Dacia Sandero, Logan, Duster, Lodgy, Dokker, vendus sur le territoire national et pays limitrophes.
 - **En relocalisant en France** un certain volume de fabrication de Clio, Mégane et Captur évalué à 200 000 véhicules supplémentaires, permettant de **lisser l'activité des sites et fournir les besoins des marchés locaux (France, Allemagne...)**.
- **Charger les usines françaises à 100%, avec 350 000 véhicules supplémentaires à produire en France, c'est redynamiser la filière automobile du pays.**
- **C'est bon pour l'emploi (plus de 4 000 CDI Renault et fournisseurs) et pour l'empreinte carbone.**
- **C'est bon pour le déficit de la balance commerciale française qui pourrait être réduit d'environ 120 millions d'€.**

Rééquilibrer les volumes de fabrications des usines Renault à travers le monde

- **Charger toutes les usines à 100% de leur capacité permet de réduire les couts fixes, tout en conservant des marges suffisantes pour les investissements.**
- Les relocalisations et localisations génèrent bien sûr :
 - des investissements supplémentaires d'environ 60 millions d'euros par an sur 4 ans
 - une augmentation des coûts variables jusqu'à 80 millions d'euros en 2025
- Mais des sommes bien faibles à comparer :
 - **aux 4,8 milliards d'euros que Renault versés en 5 ans à ses actionnaires !**
- Un effet d'entraînement sur l'activité économique (augmentation de la consommation de 300 à 400 millions d'euros par an)

Extension de la gamme Renault (VU/VP) multi-énergies et modes d'hybridation





Extension de la gamme Renault (VU/VP) multi-énergies et modes d'hybridation

Au vu des enjeux, l'ingénierie mécanique ne doit pas faire l'objet de restrictions budgétaires, bien au contraire !

- Renault doit se donner les moyens (investissements et effectifs) pour:
 - Développer des motorisations thermiques irréprochables, couplés à l'électrique
 - Développer des motorisations thermiques pouvant fonctionner au GPL, GNV et bio-carburant.
- Des solutions d'hybridation légère doivent être développées rapidement pour l'ensemble de la gamme, y compris pour les VU.
- Compléter les versions des véhicules Zoé et plateforme Alliance segment C avec des solutions d'extension d'autonomie, petits moteurs essence génératrice ou petite pile à combustible (appelé BEV).
- Même démarche pour les utilitaires : concevoir des architectures permettant des solutions électriques avec en priorité l'extension d'autonomie.

**Un petit véhicule électrique populaire,
accessible à tous et produit en France**

Un petit véhicule électrique populaire, accessible à tous et produit en France

En France, 80% des déplacements automobile sont liés aux trajets domicile-travail de moins de 20 Km. Une part importante de la population n'a pas les moyens de s'offrir un VE telle la Zoé par exemple pour se rendre au travail.

Pour s'attaquer réellement aux problèmes environnementaux, les voitures décarbonées, **la voiture électrique entre autres, mais aussi les hybrides ne doivent pas être un luxe réservé aux plus aisés.**

- **Renault peut proposer rapidement une petite voiture écolo, pas chère et qui crée des emplois.**
- **Cette voiture, conceptualisée et réalisée par des ingénieurs et techniciens de Renault existe, il n'y a plus qu'à la fabriquer !**



- Elle est moderne, d'une conception répondant à des contraintes exigeantes en termes de sécurité, un Cx inégalé et donc d'une faible consommation. Elle peut être rechargée sur une prise basique et rechargée en arrivant au travail.
 - Elle offre une autonomie d'environ 120 km, capable sans subvention de concurrencer en coûts d'usage d'une Twingo d'entrée de gamme pour les trajets domicile/travail. Le tout pour un prix de vente, hors batterie, inférieur à 10 000 euros (+ 25 euros par mois pour la location de batterie)
 - Avec sa filiale RCI, Renault peut aussi innover en offrant une location (sans engagement de durée) dont le montant ne soit pas plus élevé que le coût d'usage (carburant, entretien...) du véhicule (gasoil ou essence) utilisé pour se rendre actuellement au travail.
 - Un véhicule électrique rentable et dont les investissements ne dépassent pas 250 millions d'€ pour des prévisions d'environ 100 000 ventes annuelles.
 - Sa plateforme est évolutive, elle peut être étendue au segment B (Clio).
- **Fabriquées à Flins ou à Douai, ce sont plusieurs centaines d'emplois CDI qui sont en jeu pour Renault et la filière automobile française.**
 - Mais c'est aussi une opportunité pour répondre résolument aux enjeux climatiques.

Pour une filière batterie française avec Saft

- Pour ne plus être dépendant des coréens ou des chinois, la France doit se doter d'une filière batterie en coopération avec les constructeurs Renault, PSA, la fabricant Français de batterie SAFT et le CEA pour assurer la R&D et la fabrication sur le sol national.
- La France est le pays le plus décarboné du monde. Une fabrication française aura un impact environnemental important dans le cycle de vie d'un véhicule.
- Renault et PSA ont les moyens de garantir des volumes suffisants pour assurer les investissements nécessaires.
- Si Renault est revenu à la table de négociation avec Saft, PSA et l'état, elle doit s'engager fermement et assurer ainsi la souveraineté nationale en matière de technologie des batteries.
- **C'est bon pour l'emploi, l'environnement et l'aménagement du territoire.**

Déconstruction et recyclage

- La parc automobile Français est constitué de plus de 35 millions de véhicules
 - En 2018 (selon CCFA), l'âge moyen du parc automobile français est de 9,1 ans contre 5,8 ans en 1990
 - 28% du parc est constitué de véhicules du groupe de Renault
 - 74% du parc est constitué de petites voitures et moyennes inférieures
- **Il y a donc des opportunités importantes en terme de renouvellement et cela relève d'enjeux importants, à commencer par les questions environnementales.**
 - **Le renouvellement du parc par des véhicules les plus décarbonés possible est un passage obligé pour solutionner les problématiques d'émissions de gaz à effet de serre.**
- **Le renouvellement du parc est une opportunité pour nos ventes et notamment, pour les petites et moyennes gammes.**
- **Mais c'est aussi une opportunité pour aborder la question de la déconstruction et du recyclage des véhicules du parc dans une dimension qui dépasse largement la capacité des 3 entreprises Françaises qui travaillent sur le sujet, et qui va toucher de plus en plus fortement le recyclage des véhicules électriques :**
- **A cet égard, Renault pourrait développer en interne ce type d'activité en utilisant les chaines de montage pour démonter et recycler les véhicules en fin de vie.**

C'est à la clé des emplois et le développement de la filière automobile Française.